Louis LAFFITTE

Le Principe d'une Législation SUR LA MARINE MARCHANDE

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
973

Louis LAFFITTE

Le Principe d'une Législation SUR LA MARINE MARCHANDE

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LE

PRINCIPE D'UNE LÉGISLATION

SUR LA

Marine Marchande

A la Mémoire de Léon Bureau.

La discussion du nouveau projet de loi sur la marine marchande s'ouvrira, devant le Parlement, peu après la rentrée des Chambres. Dès aujourd'hui, deux partis sont en présence : l'un veut un régime nouveau fondé sur l'allocation d'un subside, dit « compensation d'armement, à tout navire de mer, en fer ou en acier, armé sous pavillon français pour le long-cours ou le cabotage international, jaugeant plus de 100 tonneaux bruts, âgé de moins de vingt ans révolus » ; l'autre désire la simple modification, l'adaptation à des exigences nouvelles de la législation actuellement en vigueur.

On prévoit la tactique de chacun. Ceux qui redoutent les funestes conséquences de la compensation d'armement n'auront pas, pour les décrire, de couleurs assez sombres. Ceux dont toutes les espérances vont au nouveau système lui prêteront volontiers les vertus d'une panacée. Il semblerait cependant qu'il ne soit plus besoin, aujourd'hui, pour défendre la cause de la marine marchande, d'échafauder système sur système. On peut se demander, quand on a lu le rapport de la Commission chargée d'examiner le nouveau projet de loi, si tant d'efforts, pour bouleverser une situation péniblement acquise et rétablir, sous le nom de compensation d'armement, le régime dit de la demi-prime, ne sont pas dangereux ou tout au moins inutiles. Passe encore si tout était à créer, si nos ports étaient sans chantiers et nos chantiers sans ouvriers et sans commandes : s'il fallait, pour donner aux capitaux le temps de se familiariser avec les entreprises maritimes, tolérer des tâtonnements et des essais. Mais les essais n'ont-ils pas été faits, n'ont-ils pas été aussi variés que possible ? On admettra aisément que les expériences tentées avec les législations de 1872, 1881, 1890, 1893, renferment assez d'enseignements sans qu'il soit besoin de recourir à de nouvelles épreuves. Sommes-nous donc voués au provisoire perpétuel et cet esprit de

suite qui, de notre propre aveu, s'accorde si peu avec notre génie, nous manque-t-il au point que nous sacrifiions tout à la fureur d'innover ?

« La marine marchande, dit excellemment M. Thierry, fait partie des organes nécessaires de la vie nationale, elle lui est aussi indispensable que ses constructions scolaires, ses bâtiments civils et militaires, ses services de correspondance postale, ses chemins de fer, ses hôpitaux et ses musées (1) ». Nous dirons plus. Une flotte de commerce nombreuse, bien construite et bien équipée est aussi nécessaire qu'une flotte de guerre, et celle-là est parfois la condition ou la cause de celle-ci.

Dès lors, la solution du problème qui nous occupe est simple. Si la marine marchande est un organe de la vie nationale, si c'est une institution comparable à quelque grand service public, le seul bon sens exige qu'on lui assure, en deçà des limites de notre empire, non seulement la vie mais encore une vie prospère.

N'importerait-il donc pas, avant qu'on en vînt à discuter le détail du projet de loi, de poser nettement ce principe et d'établir, une fois pour toutes, puisque c'est devenu nécessaire, que les deniers du contribuable français ne peuvent servir à encourager l'armement de navires construits à l'étranger, parce qu'ils ne sauraient être employés à concurrencer le travail national ? Ne conviendrait-il pas d'opposer à l'article I du nouveau projet de loi l'amendement de MM. de Mahy, Charles Le Cour, Maurice Sibille, du Périer de Larsan, Cabart-Danneville, Camille Raspail, Herbecq, qui fut accepté, dans un vote de principe, par 422 voix contre 106, le 16 janvier 1893, et qui était ainsi conçu :

« La prime aux navires construits à l'étranger est et demeure supprimée ».

Il est des erreurs et des sophismes contre lesquels rien ne prévaut. Ceux que l'on a accrédités, sous prétexte de ressusciter ou de défendre notre marine de commerce, sont parmi les plus tenaces parce qu'ils ont leurs racines dans l'égoïsme profond de quelques-uns. Il n'est pas inutile de rappeler comment les hommes éloquents et bien inspirés à qui revient le mérite de la Loi de 1893, tentèrent d'en faire justice et communiquèrent leur sentiment à quatre cent vingt-deux de leurs collègues.

---

(1) Rapport fait au nom de la Commission du budget de 1900 chargée d'examiner le projet de loi sur la marine marchande par M. Thierry (Bouches-du-Rhône) Député. Paris, 1900. p. 3.

*
* *

On ne doit pas oublier qu'il fut un temps où notre marine de commerce était prospère. En 1866, elle atteignait 1.100.000 tonnes.

Un moment, favorisé par des dispositions qui rappelaient l'Acte de Navigation édicté sous Cromwell, le développement de notre flotte marchande éveilla les inquiétudes anglaises. L'évolution libre échangiste de l'Empire ne tarda pas à les dissiper. Un armateur, délégué par la Chambre des Communes et par Cobden Lindsay, vint en France. Il prodigua à nos constructeurs des flatteries qui rappellent, a-t-on pu dire, « la fable du Renard et du Corbeau (1) ». « J'ai visité les principaux ports de construction du du monde, déclara-t-il publiquement, j'ai rarement trouvé des chantiers mieux organisés que ceux de Bordeaux. Voilà donc, déjà, un constructeur français de Bordeaux qui, bien que forcé de lutter contre les désavantages résultant du système protecteur, lequel fai renchérir les matières premières et multiplie partout les entraves, est néanmoins à même de fournir des navires à un aussi bas prix, sinon à meilleur marché qu'aucun constructeur des autres pays! .. Aussitôt que le libre échange sera appliqué à la marine, au lieu de vingt-deux navires qui sont actuellement en construction dans les chantiers Armand, il y en aura quarante-quatre, et je ne doute pas que, dans le nombre, il n'y en ait quelques-uns pour nos compatriotes (2) ».

Des arguments aussi décisifs amenèrent les armateurs et les constructeurs français à renoncer à la protection qui avait fait leur force! « On établit brusquement, sans avoir procédé à une enquête, l'assimilation complète des pavillons ; on renonça à toute protection pour la marine nationale, et pour donner aux armateurs un moyen, croyait-on, de lutter à armes égales, on permit l'introduction en France de tous les bâtiments de mer, sous la réserve d'un droit d'enregistrement dérisoire de 2 francs par tonne. C'était faire coup double et tuer à la fois la marine marchande et la construction (3) ».

Dix ans après, tel était l'état de notre flotte de commerce, que l'Assemblée nationale se voyait contrainte de rétablir, par la loi de 1872, la surtaxe de pavillon. En quelques mois, notre marine marchande augmenta de 100.000 tonnes. Mais le courage manqua pour maintenir ce système. On se hâta de le

---

(1) *Journal Officiel.* Discussion du Projet de loi relatif à la marine marchande. Séance du 14 Janvier 1893. Discours de M. Charles Le Cour.

(2) *Journal Officiel.* Séance du 16 Janvier. Lindsay cité dans le discours de M. de Mahy.

(3) *Journal Officiel.* Discours de M. Le Cour, cité.

trouver incompatible avec les traités de commerce. « La loi dût disparaître en 1873 sans avoir pu être appliquée (1) ».

On attendit huit ans une loi qui encourageât, à la fois, armateurs et constructeurs en accordant : aux uns la prime à la navigation, aux autres la prime à la construction.

« La loi de 1881 donna des résultats très bons mais des résultats incomplets (2) ». Elle favorisa la rénovation de notre flotte. « Au lieu de cette flotte démodée, finie, usée, composée de vieux voiliers en général au-dessous de 500 tonneaux », de « vieux sabots », selon l'expression d'un ministre de la marine, nous avions, en 1892, « une flotte presque neuve, composée de navires en fer, à vapeur principalement, des types les plus perfectionnés, construits dans les meilleures conditions, et certainement capable de soutenir la comparaison avec toutes les flottes du monde (3) ». Mais, presque tous ces navires sortaient des chantiers anglais.

La loi de 1881 avait donné à la France les moyens *d'acheter une flotte nouvelle* NON PAS DE LA CONSTRUIRE. La prime à la construction qu'elle accordait, n'était pas une prime à proprement parler. Dupuy-de-Lôme en fit la remarque. Ce n'était que la restitution du droit de douane frappé à l'entrée sur les matières premières de provenance étrangère employées dans la construction. Néanmoins, elle eût suffi peut-être à relever nos chantiers abandonnés, « où l'herbe poussait (4) ». Les constructeurs français et, à leur tête, M. Dupuy-de-Lôme, n'avaient, en effet, réclamé aucune protection ; mais, afin de permettre aux armateurs de s'outiller rapidement, on déclara que les navires achetés à l'étranger bénéficieraient d'une demi-prime.

C'était encourager les armateurs à s'adresser à l'Angleterre. C'est ce qu'ils firent, de 1881 à 1890. « On donne une prime à des Français pour qu'ils achètent à l'étranger », déclara M. de Mahy dans la séance du 14 Janvier 1893.

Les résultats de cette législation inconsidérément généreuse, ne se firent pas attendre. « Jusqu'en 1881, dit Charles Le Cour, alors député, dans le magistral discours qu'il prononça à l'ouverture de la même séance, on a construit annuellement, en France, environ 46.000 tonnes de navires, et on en a fait venir 26.000 seulement de l'étranger ; mais, à partir de 1881, la proportion est renversée : on ne fait plus construire par les chantiers français que 30.000 tonnes et les compagnies françaises d'armement demandent chaque année

(1) *Journal Officiel*. Discours de M. Le Cour, cité.
(2) id. ibid.
(3) id. ibid.
(4) id. ibid.

une moyenne de 40.000 tonnes à l'étranger (1) ». « Pendant que les Anglais fournissaient 283.000 tonnes de steamers, les chantiers français arrivaient à peine à fournir 183.000 tonnes et, sans les commandes de l'Etat et des compagnies subventionnées, nos chantiers, établis à grands frais, à coups de millions, par des gens dévoués, auraient été obligés de fermer leurs portes après une banqueroute irrémédiable (2) ».

La protection qu'on avait cru réserver à nos constructeurs était donc insuffisante. L'allocation de la demi-prime avait mis à la discrétion de l'étranger un des « organes nécessaires de la vie nationale ». « Nous vous rappelons que sous l'empire de la loi néfaste de 1881, put déclarer M. de Mahy, dans la séance du 16 Janvier 1893, il n'a pas été exécuté au Havre, depuis sept années, un seul navire ayant droit à la navigation ». « Nous sommes à Bordeaux, dit-il encore, vous savez ce qu'ont fait les doctrines préconisées par nos rivaux, propagées par des Français trompés. Voulez-vous savoir ce qu'y a produit ce régime de la demi-prime à la construction étrangère?... Le voici. Le consul anglais de Bordeaux pouvait, avec un certain orgueil national, parfaitement légitime, écrire dans son dernier rapport de 1892 : « Sur 107 vapeurs enregistrés dans le port de Bordeaux, 104 ont été construits en Angleterre. »

Cette situation n'avait pas été sans émouvoir les industries métallurgiques et les nombreuses industries annexes ou auxiliaires qu'alimentent les constructions navales. Le 31 juillet 1890, une loi prorogeait la loi de 1881, mais supprimait la demi-prime. (3)

La demi-prime tomba, sous les efforts combinés de tous les producteurs. Au nom du travail national, on mit fin à un régime qui ne pouvait se perpétuer sans porter atteinte au bien public. Mais, si vigoureuse qu'ait été l'action de ceux qui défendirent, en la circonstance, les intérêts supérieurs du pays, leur énergie n'eût pas donné son plein effet si les armateurs, ceux des voiliers tout au moins, n'avaient, spontanément, renoncé à la demi-prime et fait cause commune avec les constructeurs.

---

(1) *Journal Officiel*. Discours de M. Le Cour, cité.

(2) id. ibid.

(3) Par l'organe de M. Jules Domergue, le *Travail National*, du 20 mars 1892, s'éleva contre la législation de 1881 : « ... Quant à la demi-prime accordée par la loi de 1881 aux navires construits à l'étranger et francisés ensuite, l'abrogation pure et simple s'impose... Mieux vaudrait abolir la loi de 1881 et ne la remplacer par rien, que d'y laisser subsister le paragraphe relatif à la demi-prime... Qu'on cesse donc de favoriser nos concurrents, les ateliers français répondront bientôt à tous les besoins, à toutes les exigences des armateurs. Quand on sera certain, dans nos chantiers, de ne point manquer de travail, on s'outillera pour construire aussi vite qu'en Angleterre, tout en continuant à faire mieux. »

*
* *

Ceux-là sont de dangereux sophistes qui prétendent qu'armateurs et constructeurs n'ont rien de commun. Nous accordons que l'industrie des constructions navales et celle de l'armement aient besoin pour prospérer de conditions très spéciales et parfois diverses; qu'en plus d'un cas, la nécessité où l'on mettrait l'armateur de se fournir de navires dans les seuls chantiers nationaux pourrait être une entrave à l'extension d'entreprises qui trouvent leur aliment sur le marché du monde ; nous admettons aussi que, dans les pays où le régime des primes n'existe pas, l'armateur puisse et doive chercher à s'affranchir du constructeur ; mais, quand l'un et l'autre recueillent, comme en France, les preuves les plus évidentes de la sollicitude nationale, n'est-il pas vrai que leurs intérêts sont étroitement solidaires ?

« Il est regrettable qu'on ait fait naître cette espèce d'antagonisme de concurrence, entre deux industries sœurs dont la prospérité est intimement liée, disait M. Siegfried, rapporteur du Projet de loi en 1893 ». Dans un rapport relatif à la situation faite aux constructeurs de navires par la loi du 29 Janvier 1881 sur la marine marchande, MM. de Cabrol, administrateur délégué des ateliers et chantiers de la Loire et Jouët Pastré, vice-président de la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée déclarent, en 1891 : « L'union des armateurs et des constructeurs est absolument désirable dans le but d'obtenir des pouvoirs publics une législation qui permette à l'une et à l'autre de ces deux industries de se développer parallèlement ; mais, il est de toute justice que les armateurs renoncent à l'idée de faire prévaloir, de concert avec les constructeurs, un Système qui aurait pour conséquence directe de faire allouer par le pays une véritable subvention aux chantiers étrangers. »

Les armateurs exprimaient le même souhait et défendaient la même doctrine. Léon Bureau, à qui revient, en partie le mérite de la législation de 1893, n'hésitait pas à affirmer que la dépense de la prime n'était pas faite pour l'armateur mais « pour le bien général ».

« Supposez, en effet, disait-il, que l'armateur ne puisse pas vivre: aussitôt les commandes cessent; les constructions disparaissent des chantiers ; leurs nombreuses industries annexes et connexes languissent sans aliment ; les ouvriers chôment ; le personnel maritime ne se forme plus et peut à peine s'entretenir ; le pavillon français, dans les pays lointains, se montre de plus en plus rare ; le prestige de la France en diminue d'autant ; les relations commerciales directes s'éteignent peu à peu dans un déplorable oubli ; le rôle de l'étranger dans le commerce général grandit à mesure que croît notre faiblesse ; il envahit notre domaine et tend à substituer partout et jusque sur nos propres marchés, son activité à la nôtre.

Rendez à l'armateur la confiance nécessaire à l'éclosion de son initiative, aussitôt tout change : les commandes affluent aux chantiers avec toutes leurs conséquences fécondes ; toute la machine est mise en branle, car vous lui rendez son moteur.

C'est donc à *titre de moteur*, à titre de générateur de la vie dans l'industrie maritime — cette idée étant conçue dans son acception la plus large — que la prime peut et doit être accordée à l'armateur.

Conséquemment, s'il veut en jouir, il ne doit pas se soustraire aux fonctions et au rôle qui lui valent cette faveur, spécialement en détournant au profit de l'étranger l'aliment qu'il peut donner au travail national.

Donner une prime à l'armateur pour faire naviguer des navires qu'it est allé faire construire en Angleterre, c'est favoriser la captation, dans un but exclusivement privé, ou peu s'en faut, d'un sacrifice consenti par le pays en vue de l'intérêt général. C'est dépenser du combustible pour chauffer une chaudière dont la vapeur ira faire marcher la machine du concurrent voisin (1) ».

La solidarité qui unit l'armement et les industries maritimes fut affirmée dans les débats relatifs à la loi de 1893 : « On a parlé tout à l'heure, dit M. du Périer de Larsan, de l'intérêt des marins : certes, cet intérêt est attaché à la prospérité de l'armement ; mais la prospérité de la construction ne lui est pas indifférente non plus. Et, quand j'entendais dire que 16.000 marins sont intéressés à ce que l'armement puisse se développer dans de grandes proportions, dût la construction en subir quelques avaries, je ne pouvais m'empêcher de penser qu'un nombre peut-être aussi considérable d'ouvriers, même probablement plus considérable, attendent leur salaire de la construction. Je crois que la vérité consiste à dire que la prospérité de la construction maritime importe aussi bien que celle de l'armement aux populations maritimes, et c'est pour cela que j'ai déposé un amendement tendant à la suppression d'une disposition qui, réellement, serait désastreuse pour la construction si elle était maintenue (2) ».

Il fut aisé aux orateurs qui résolurent de défendre l'industrie nationale de montrer le tort causé à la métallurgie par la loi de 1881. M. de Mahy rappela que, de 1881 à 1890, le budget français avait « donné à la construction étrangère, sur l'argent des contribuables

---

(1) *La question de la Marine marchande*, par Léon Bureau, capitaine au long-cours, ancien armateur, (depuis Président du Syndicat nantais des armateurs et des industries maritimes). Nantes, avril 1892, p. 9.

(2) *Journal Officiel*. Séance du 14 janvier 1893.

français, une somme de 13.456.328 francs. Cela faisait, dit le vaillant député, une moyenne de 1.345.632 francs par an. Pour la dernière année, 1890, cette subvention est montée à peu près à 2 millions... Depuis deux ans vous ne donnez rien à la construction étrangère. Ce qu'on vous demande, en ce moment, c'est de réinscrire dans une loi nouvelle et pour une période de dix années, qui pourra s'étendre à vingt ans et plus, cette clause abusive... Je sais bien qu'on viendra vous redire tout à l'heure qu'il ne s'agit pas de favoriser les constructeurs étrangers, que nous jouons sur les mots, que c'est un abus de langage de notre part. Je réponds que lorsque vous donnez sur votre budget une somme de 2 millions à des Français pour acheter des navires à l'étranger, c'est une manière parfaitement directe d'inciter les Français à donner leur clientèle à l'étranger (1).»

M. Cabart-Danneville exposa à ses collègues, de la manière la plus claire et la plus complète, l'action que l'industrie des constructions navales exerce sur les industries maritimes. « Il est certain qu'aucune industrie n'appelle au même degré le concours d'autant de main d'œuvre que celle de la construction et de l'armement complet d'un navire à vapeur équipé pour une ou plusieurs années de navigation. Sa construction réclame à l'usine métallurgique des produits en fer, en acier, en cuivre rouge, en laiton, en bronze, en plomb, en zinc ; métaux fondus ou forgés, laminés ou étirés s'y rencontrent. Les usines qui fournissent ces métaux à l'industrie maritime emploient des ouvriers, du charbon, des outils. Transportées à pied d'œuvre par chemins de fer ou par bateaux, toutes les matières premières du navire à construire ne peuvent être montées sans des travaux préliminaires, sans un plan étudié par le constructeur. Celui-ci, après avoir fait son modèle et son tracé général à échelle réduite pour le navire et la machine, a dû en calculer les dimensions et, pour établir le devis de la dépense, chiffrer très exactement son poids, faire dessiner toutes les parties de son œuvre, prévoir tous les détails. Cette formation, qui exige du constructeur et de l'armateur une activité intellectuelle considérable, a pour effet immédiat de faire vivre, outre les usines métallurgiques, des forgerons, des ouvriers monteurs aidés de nombreux manœuvres, des dessinateurs, des peintres, des menuisiers ou des charpentiers, des cordiers, des plombiers, etc., et pour les machines, la voilure, la quincaillerie et le reste, une foule de fournisseurs ou d'industriels.» Et M. Cabart-Danneville posa à la Chambre cette question qu'il faudra lui poser de nouveau : « *Est-il de l'intérêt général, en France, de donner aux Anglais notre clientèle pour les constructions et les armements, alors que des chantiers français existent ?* (1) ».

(1) *Journal Officiel*. Séance du 16 janvier 1893.

(1) Voir *Annexe* : Les navires anglais dans les flottes marchandes du monde.

« Faire revivre nos industries navales, ajoute-t-il, tel est le but que devrait se proposer la loi actuelle ; ses prescriptions auront-elles cet effet ? Non. La loi de 1893, si elle reste telle que la présente la Commission, aggravera certainement la situation créée par la loi de 1881, car elle laisse, comme elle, nos chantiers sans défense contre la concurrence des chantiers de l'Angleterre. Que dis-je ? Elle vient en aide aux chantiers anglais par la concession de la demi-prime ».

Et l'orateur calcule que, sous le régime de la demi-prime, les chantiers de la Clyde ont reçu des armateurs français plus de 50 millions de francs. Il importe donc de mettre un terme à ces errements « Ce que les armateurs qui achètent des navires étrangers ne voient pas, c'est que, derrière le constructeur français et les ouvriers qu'il emploie, se trouve toute la filière des usines métallurgiques françaises et autres établissements dont les directeurs et les ouvriers, également français, subissent une lourde part du dommage que causent à nos chantiers les achats de matériel naval opérés au dehors, alors qu'il est facile de les faire en France à l'avantage général du pays. *En maintenant la concession de la demi-prime à la construction étrangère, vous prenez dans la poche du travailleur français la somme avec laquelle vous subventionnez l'ouvrier anglais* ».

A d'aussi fâcheux résultats, s'ajoute encore le danger des francisations fictives : « Des maisons d'armement étrangères font déjà, depuis la loi de 1881, concurrence aux armateurs de notre pays sous pavillon français. Ces maisons font franciser leurs navires par un intermédiaire et elles s'en assurent la propriété par une contre-lettre ou au moyen d'hypothèques. Récemment, un bâtiment appartenant officiellement à un armateur français allait être saisi à la suite d'une faillite : il a été revendiqué par un armateur anglais comme sa propriété et a échappé à la saisie (1). »

M. Mézières fit aussi remarquer comment le dommage causé aux constructeurs s'étend aux ouvriers. « Une coque de navire représente 3.000 journées d'ouvriers, sans compter l'extraction du minerai et de la houille, sans compter la fabrication de la fonte et de l'acier (2) ». Ainsi, du jour où le vote de la compensation d'armement ruinerait nos chantiers et laisserait sans ouvrage les milliers d'ouvriers qu'ils font vivre aujourd'hui, le danger économique s'accroîtrait d'un péril social et national.

---

(1) *Journal Officiel*. Séance du 14 Janvier 1893.
(2) id. Séance du 16 Janvier 1893.

*
* *

Telles sont les démonstrations qui entraînèrent le vote de l'amendement présenté par MM. de Mahy, Charles Le Cour, Maurice Sibille, du Périer de Larsan, Cabart-Danneville, Camille Raspail, Herbecq. Il importait d'en extraire la substance (1). En effet, les intérêts en présence sont les mêmes qu'en 1893. Les partisans de la demi-prime sont devenus ceux de la compensation d'armement. Ils redoublent d'efforts pour prouver que la protection complète, telle que l'a établie la loi de 1893, a enrayé les progrès constatés sous la loi de 1881.

Si l'on en croit M. Thierry la marine à vapeur française aurait diminué de 5.347 tonnes, de 1886 à 1896. Pendant la même période, les autres marines du monde auraient, au contraire, accompli d'énormes progrès. La marine anglaise aurait augmenté son tonnage de vapeurs de 53 °/₀, l'allemande de 107 °/₀, l'espagnole de 30 °/₀, la hollandaise de 57 °/₀, l'italienne de 68 °/₀, la russe de 65 °/₀, la norvégienne de 191 °/₀, la suédoise de 64 °/₀, l'autrichienne de 60 °/₀, la danoise de 76 °/₀, la portugaise de 110 °/₀, la grecque de 158 °/₀, la japonaise de 231 °/₀, « il n'est pas jusqu'à la marine roumaine qui n'ait augmenté de 7 °/₀ (2) ».

Dans l'ensemble des puissances maritimes la nôtre aurait donc pris à tâche de symboliser la routine, l'ignorance et la décrépitude. Une fois de plus notre modestie — plus grande qu'on ne pense — a tourné au dénigrement et a fait commettre à M. Duprat, de qui M. Thierry tient ces chiffres, une erreur malheureuse.

On sait que tous les navires sont catalogués, depuis 1870, au fur et à mesure de leur construction, dans un répertoire général de la marine marchande que publie le Bureau Véritas. Les nombreux renseignements contenus dans ce registre servent aux assureurs à calculer les risques et à établir les primes d'assurance. Il tient un compte très exact des changements survenus dans l'effectif des flottes de commerce du monde. Or, si l'on consulte les volumes parus depuis 1880, on reconnaît que dans les vingt dernières années, la flotte de commerce à vapeur française a progressé comme suit :

---

(1) Les arguments que nous venons de rappeler ne sont d'ailleurs pas les seuls qui aient été donnés contre la demi-prime aux constructions étrangères et en faveur d'une augmentation de la prime à la navigation. On a pu montrer que les primes à la navigation font retour à l'Etat sous forme de droits de quai, de tonnage, etc. (*Journal Officiel*, 1893, page 50, colonne 3) et, qu'en bien des cas, elles ne sont qu'un « mouvement d'écriture. »

(2) Voir. *Rapport Thierry*, cité page 15.

Vapeurs d'une jauge nette supérieure à 100 tonneaux

	Nombre	Tonnage brut		Nombre	Tonnage bru
1880....	335	423.787	1891....	488	843.486
1881....	361	464.179	1892....	482	835 045
1882....	414	561.318	1893....	500	856.375
1883....	458	667.474	1894....	503	872.103
1884....	493	737.205	1895....	501	864.578
1885....	505	750.061	1896....	532	933.244
1886....	468	743.660	1897....	539	979.072
1887....	433	722.252	1898....	547	952.682
1888....	450	752.028	1899....	526	985 968
1889....	448	747.512	1900....	545	1.060.238
1890....	471	805.983			

Ainsi, de 1880 à 1890, sous le régime de la demi-prime à la construction étrangère, notre flotte à vapeur s'est accrue de 382.136 tonneaux. Depuis 1890, époque à laquelle cette demi-prime fut supprimée, le gain est de 254.255 tonneaux, pour les années 1890-1900. Il est donc inexact de dire que le régime de protection complète consacré par la loi de 1893 a été fatal à notre marine à vapeur. C'est, au contraire, sous ce régime qu'elle a pris rang auprès des trois grandes flottes : anglaise, allemande, américaine, les seules dont le tonnage à vapeur dépasse un million de tonneaux. Nous ne voulons pas donner à ce fait plus de portée qu'il n'en doit avoir. On pourrait objecter que l'année 1900 nous a vus céder aux Américains le troisième rang pour l'importance du tonnage à vapeur, et que les progrès de la décade 1880-1890 ont été plus rapides que ceux de la décade 1890-1900. Sans doute, mais n'oublions pas qu'en 1881, tout était à faire.

En 1881, en dehors des services postaux subventionnés, il n'existait que deux lignes régulières au long-cours à vapeur sous pavillon français : celle des Chargeurs Réunis du Havre, et celle des Transports Maritimes à Marseille, toutes deux desservant le Brésil et la Plata. De 1881 à 1891 ont été organisées :

5 lignes françaises libres sur le Brésil et La Plata.
3 — — sur New-York.
3 — — sur le Sénégal.
2 — — sur la Côte Occidentale d'Afrique.
1 — — sur le Tonkin.
1 — — sur le Chili, Pérou et Equateur.
1 — — sur la Réunion, Tamatave, Maurice.
1 — — sur la Nouvelle-Orléans.
1 — — sur les Antilles et le Mexique.
1 — — sur les Antilles et Colon.

Soit en tout, 19 lignes françaises. (1)

---

(1) Voir *Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi sur la marine Marchande*, par M. Jules Siegfried, Député 1892.

Les créations de ce genre ne peuvent se multiplier à l'infini. Celles-là furent, nous l'avons vu, considérablement facilitées, sinon suscitées, par l'allocation de la demi-prime aux navires de construction étrangère; mais, il était naturel que, la législation de 1881 ayant pourvu aux besoins les plus impérieux et les plus immédiats de notre commerce maritime, une autre la remplaçât qui permît aux constructeurs français de participer plus activement à l'accroissement de notre marine marchande.

*
* *

Les adversaires de la loi de 1893 ont le devoir de la trouver insuffisante. Ils n'ont pas le droit d'en contester les mérites. Il est injuste de fermer les yeux sur les résultats qu'elle a donnés. En pareille matière, l'ignorance volontaire est attentatoire au bien public. D'ailleurs, le dénigrement systématique n'a jamais été l'argument du bon droit. En l'espèce, il ne fait que militer en faveur de la législation actuelle. La situation de ceux qui la soutiennent est plus forte qu'en 1893. Quand ils défendaient le travail national, ils fondaient leur conviction sur l'espoir qu'ils avaient en lui. Ils peuvent aujourd'hui l'appuyer sur des faits. On ne peut plus, pour défendre la prime aux constructions anglaises, arguer de l'insuffisance de nos chantiers. On comptait 35 cales avant la loi de 1893. On en compte à présent 67. Il en est sorti, depuis huit ans, plus de deux cents navires en acier jaugeant environ 360.000 tonnes et d'une valeur dépassant 100 millions de francs.

Il serait diabolique de renouveler l'erreur de 1881 alors que la construction navale est ressuscitée, que nos chantiers sont en plein travail, qu'ils ont amélioré leurs méthodes, perfectionné l'outillage et la main-d'œuvre, abaissé les prix, réduit les délais de livraison. Autant vaudrait-il décréter leur mort et les sacrifier aux rancunes anglaises. Ce serait plus simple et plus franc.

Sans doute, la loi de 1893 a surtout favorisé la construction des voiliers. Où est le mal? On a simplement rétabli l'équilibre rompu à leur détriment par la loi de 1881.

Au tour des vapeurs, maintenant. Leur nombre a crû moins rapidement que si l'on avait maintenu la demi-prime, mais ce n'est point qu'on ait fermé aux armateurs le marché anglais. Les législateurs de 1893 n'ont pas rapporté les dispositions qui leur permettaient d'introduire en France les navires étrangers en fer et en acier moyennant un droit de 2 francs par tonneau de jauge, soit de 30 centimes par 100 kilos. N'est-ce pas là une faveur suffisante? Le tarif des douanes ne protège-t-il pas les fers et aciers à l'état de barres, tôles, etc., par des droits de 6 à 7 francs les 100 kilos, et les

machines et chaudières par des droits de 12 à 14 francs ? Le droit d'enregistrement de 2 francs par tonneau de jauge n'équivaut-il pas, en somme, à une véritable franchise ?

On ne peut celer qu'en janvier dernier quatre vapeurs étrangers, dont le steamer belge *Maritta*, furent francisés pour le transport des matériaux destinés aux chemins de fer indo-chinois. En juin, les journaux nous donnaient la nouvelle suivante : « Dunkerque. — Un de nos plus grands steamers, le *Lucya*, capitaine Courtade, lancé il y a quelques jours en Angleterre, est actuellement francisé en notre port. Ce gigantesque bâtiment, qui charge un matériel de chemin de fer de 6.500 tonneaux pour l'Indo-Chine, est aménagé d'une façon somptueuse. Spécialement pour le transport des troupes, on installe, actuellement, à son bord, mille couchettes pour soldats. Le *Lucya* dessert une ligne régulière : Dunkerque, Marseille, Saïgon et Haïphon. » Que sera-ce si la compensation d'armement est votée ?

« Toute prime payée sur les fonds de l'Etat, aux frais des contribuables, disait, en 1892, la Chambre de Commerce de Cherbourg, n'est légitime que s'il s'agit des intérêts publics. — On ne saurait reconnaître ce caractère à l'emploi des navires étrangers, que tout autant que les armateurs ne pourraient se procurer un bon matériel en France par l'incurie ou la faute personnelle et professionnelle des constructeurs français ». Nos constructeurs, c'est incontestable, sont à la hauteur de leur tâche. Ils ne demandent qu'à le prouver de nouveau ; mais, qu'on leur en laisse le moyen.

Aussi bien, l'heure serait mal choisie pour priver notre métallurgie d'un marché qui, sur 945.000 tonnes d'aciers profilés, cornières, tôles laminées, etc., produites annuellement, lui demande 95.000 tonnes, soit 10 °/₀ environ. Voici, en effet, qui nous éclaire sur la situation de l'industrie métallurgique : « Presque au lendemain de notre assemblée du 18 août 1900, disent, dans leur dernier compte-rendu, les actionnaires d'une grande Société métallurgique de l'Est, un revirement soudain et imprévu se produisait dans l'état des affaires. La consommation se restreignait brusquement dans des proportions inquiétantes, les commandes s'arrêtaient, laissant inexécutés les marchés conclus. De là, une surproduction entraînant une chute rapide et profonde des prix. Aujourd'hui, la crise est générale et s'étend à toute l'Europe. Les pays voisins, où elle a pris naissance, sont même plus durement éprouvés que le nôtre. La métallurgie n'est pas seule atteinte, la plupart des autres industries éprouvent les mêmes souffrances ».

Ce n'est pas, non plus, au moment où l'on projette la réalisation d'un important programme de travaux publics, où les Compagnies de chemins de fer préparent l'abaissement des tarifs pour soutenir

la concurrence des voies navigables, où nos Chambres de commerce maritimes redoublent d'efforts afin de compléter l'outillage et les installations des ports et de faciliter l'accès des navires de très fort tonnage, où nos industriels perfectionnent leurs spécialités, où nos commerçants font une plus large application des méthodes dont nos consuls ne cessent de préconiser l'emploi, où nous commençons enfin, à voir les heureux résultats que donnent, sur quelques points de notre empire colonial, l'initiative privée et le talent d'habiles administrateurs, ce n'est pas au moment où notre machine économique plus complète et plus homogène s'ébranle pour un nouveau travail que l'on peut courir le risque de fausser, à tout jamais, l'un de ses principaux rouages. Ce rouage est imparfait, c'est vrai, mais il existe et fonctionne. Qu'on l'améliore, qu'on l'adapte à des besoins nouveaux. Il n'est pas à ce point démodé et dépourvu de raison d'être qu'on puisse, d'un cœur léger, en demander le sacrifice. On doit à ceux qui l'ont créé et qu'inspirèrent le seul désir d'une plus grande prospérité nationale de ne pas oublier les leçons du passé. Que les armateurs de vapeurs imitent la sage tactique des « voiliers ». Qu'ils renoncent, de propos délibéré, à la compensation d'armement comme les « voiliers » ont renoncé à la demi-prime, en échange d'une augmentation de la prime à la navigation, et notre marine marchande, dotée d'une loi stable et bien équilibrée, sera désormais en mesure de collaborer activement et efficacement à la prospérité du pays. Mais il importe au pays que le principe établi en 1893 demeure le principe de notre législation maritime et que l'on fasse, une fois de plus, cette déclaration préliminaire :

« La prime aux navires étrangers est et demeure supprimée ».

Octobre 1901.

Nantes. — Imprimerie du Commerce, place du Commerce, 12.

ANNEXE

Les NAVIRES ANGLAIS dans les Flottes Marchandes du Monde

(Extrait de NAUTICUS. *Iahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, 1900. p. 468)

NOM DES ETATS	NOMBRE DES NAVIRES Construits en Angleterre				POURCENTAGE indiquant la répartition par pays de tous les Navires construits en Angleterre			TOTAL des Navires appartenant à chaque État		POURCENTAGE des Navires construits en Angleterre	
	VAPEURS		NOMBRE total des Vapeurs	VOILIERS	VAPEURS		VOILIERS	VAPEURS	VOILIERS	VAPEURS	VOILIERS
	au-dessous de 1000 T	au-dessus de 1000 T			au-dessous de 1000 T	au-dessus de 1000 T					
					%	%	%			%	%
Angleterre	3.222	3.662	6.884	1.882	64,0	62,80	62,0	6.920	2.053	99,5	93,6
Colonies Anglaises	337	193	530	147	6,7	3,3	4,84	917	1.108	56,8	13,25
Espagne	195	188	383	20	3,9	3,24	0,65	438	263	87,5	7,6
France	**178**	**199**	**377**	**79**	**3,5**	**3,42**	**2,6**	**639**	**543**	**58,0**	**14,55**
Norwège	137	224	361	276	2,7	3,85	9,1	779	1.749	46,3	15,55
Russie	122	106	228	41	2,4	1,08	1,35	456	762	50,0	5,4
Hollande et Belgique	96	142	238	13	1,9	2,4	0,43	374	120	63,6	10,8
Allemagne	78	237	315	180	1,55	4,06	5,95	1.133	543	27,8	33,1
Italie	68	154	222	84	1,35	2,65	2,75	282	868	78,8	9,7
Danemark	57	101	158	68	1,11	1,7	2,25	360	436	43,9	15,6
Suède	40	117	157	57	0,8	2,0	1,9	642	766	24,5	7,45
Japon	30	132	162	2	0,6	2,26	0,07	477	364	35,0	44,2
Portugal	19	17	36	29	0,38	0,29	0,95	46	131	78,4	22,05
Autriche-Hongrie	18	99	117	8	0,36	1,7	0,27	203	74	58,4	6,35
Etats-Unis	12	37	49	18	0,24	0,63	0,59	821	2.189	6,0	0,8
Autres pays	426	227	653	131	8,51	3,9	4,3	837	887	78,0	14,77
Navires construits en Angleterre actuellement existant	5.035	5.845	**10.880**	**3.035**	100,00	100,00	100,00	**15.324**	**12.856**	**71,0**	**33,6**

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15925
BIBLIOTECA
116022